

# EEN LANGETERMIJNVISIE VOOR HET VLAAMSE ZEEHAVENBELEID

## Samenvatting van de ontwerpvisie

Seminarie

Hendrik Consciencegebouw – Hadewijchzaal



Ministerie van de  
Vlaamse Gemeenschap

17 mei 2005

<b>Voorwoord .....</b>	<b>3</b>
<b>1 ..... Wat is het doel van de Langetermijnvisie? .....</b>	<b>5</b>
<b>2 ..... Hoe zal de Langetermijnvisie in het Vlaamse beleid doorwerken? .....</b>	<b>5</b>
<b>3 ..... Waarom een Langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid? .....</b>	<b>6</b>
<b>4 ..... Doelstellingen van het Vlaamse zeehavenbeleid .....</b>	<b>9</b>
<b>5 ..... Ankerthema's voor het Vlaamse zeehavenbeleid .....</b>	<b>10</b>
5.1 <i>"Goede ankergrond is de beste grond":</i> Interne werking van het zeehavenbeleid optimaliseren .....	11
5.2 <i>"Europa mee aan boord":</i> Pro-actief inspelen op Europees beleid .....	11
5.3 <i>"Wie aan boord is, moet meevaren":</i> Inspelen op synergie tussen zeehavens en logistiek .....	12
5.4 <i>"Duurzaamheid en groei zitten in hetzelfde schuitje":</i> Zeehavens inschakelen in verduurzaming van industrie en transport .....	13
5.5 <i>"Die het anker licht moet weten waar hij henen vaart":</i> Zeehavens inschakelen in kenniseconomie .....	14

De Langetermijnvisie voor het Vlaams zeehavenbeleid is een proces van overleg en consensus geweest dat bijna twee jaar heeft geduurd. Momenteel ligt een ontwerpvisie voor, die ook op politieke steun moet kunnen rekenen.

In deze nota worden de besluiten van de ontwerp Langetermijnvisie voorgesteld. Ze betreffen de doelstellingen van het zeehavenbeleid (zie hoofdstuk 4) en de strategieën om deze doelstellingen na te streven (hoofdstuk 5). Hoewel de doelstellingen op de lange termijn gericht zijn, kunnen alle voorgestelde strategieën op korte termijn (bijvoorbeeld tijdens de huidige legislatuur) aangevangen worden. De ontwerpvisie wordt op dit moment aan een plan-milieueffectrapportage onderworpen. Na de verwerking van de aanbevelingen van deze milieueffectrapportage zal de Langetermijnvisie aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden. Een steunbetuiging vanwege de Vlaamse Regering en een engagement van de betrokken ministers om zich in te zetten voor de verdere uitvoering van de Langetermijnvisie, kan het vervolgproces versterken en bestendigen.

Voor de achtergronden en een meer gedetailleerde beschrijving van de besluiten wordt de lezer verwezen naar het hoofddocument van de Langetermijnvisie. Het voorliggend document geeft enkel een samenvatting weer.

Alvorens de besluiten voor te stellen, wordt hieronder even ingegaan op enkele algemene krachtlijnen van de Langetermijnvisie, die een rode draad doorheen de besluiten vormen.

1. Eén van de voornaamste conclusies van het visievormingstraject is dat het zeehavenbeleid meer omvat dan de aanleg van zeehavengerelateerde infrastructuur, en ruimer is dan de bevoegdheden van de administratie Waterwegen en Zeewezen. Vele beleidsdomeinen hebben een significante impact op de zeehavensector. Infrastructuur blijft natuurlijk een zeer belangrijke factor. Een verbetering van het plannings- en uitvoeringstraject voor infrastructuurprojecten met een meerjarenplan is bijgevolg één van de voorgestelde acties. Naast de voorziening van infrastructuur moet echter ook gewerkt worden aan de werking van overleg met nationale en internationale niveau, vergunningverlening, definities van 'duurzaamheid' in de context van havenactiviteiten, de promotie van alternatieve transportmodi, en innovatieve ontwikkelingen in de sector,...
2. Een complementaire conclusie is dat zeehavenbeleid een ruimere doelstelling moet hebben dan de economische efficiëntie en het concurrentievermogen van de Vlaamse zeehavens. Om het maatschappelijk draagvlak voor de zeehavens en het zeehavenbeleid te bewaren en te versterken, moet het zeehavenbeleid resoluut op de brede maatschappelijke belangen gericht worden: economische, sociale en ecologische. Dit wordt weerspiegeld in de missie van de Langetermijnvisie:

**maximaliseren  
van de maatschappelijke meerwaarden  
van de Vlaamse zeehavens".**

Dit betekent niet dat economische efficiëntie en concurrentievermogen verwaarloosd worden. Integendeel, ze vormen de basisvoorwaarde voor de verwezenlijking van de bredere maatschappelijke doelstellingen.

3. De Langetermijnvisie is dan ook opgevat als “sectorale” visie met duidelijke suggesties voor de andere transversale beleidsdomeinen, om acties te nemen die de ‘sector’ (in dit geval de havensector) ten goede kunnen komen. Bijgevolg was structureel interdepartementaal overleg over het zeehavenbeleid een belangrijk onderdeel van het visieproces. Het is aanbevelenswaardig om dergelijk overleg verder te zetten. Bij de uitwerking en implementatie van de beleidsacties is het nuttig om een regelmatige terugkoppeling te onderhouden tussen de cel verantwoordelijk voor het havenbeleid en beleidscellen in andere departementen.
4. De drie belangrijkste actoren in het havenlandschap en het havenbeleid zijn de havengebruikers, de havenautoriteiten en de Vlaamse overheid. De Langetermijnvisie werd in overleg met deze drie partijen ontwikkeld. Het is aanbevelenswaardig om het overleg tussen deze actoren in de toekomst verder te zetten en waar nodig te versterken. Daarbij moeten alle multilaterale en bilaterale relaties tussen deze partijen de nodige aandacht krijgen. Het elan dat nu gecreëerd is en de positieve uitwisseling tussen deze drie partijen dient zoveel mogelijk benut te worden om de acties in de Langetermijnvisie participatief uit te werken en versneld te realiseren.
5. Beleidsplanning is een continu proces. Hoewel in het voorliggend document getracht is geworden om de grote krachtlijnen voor een verdere toekomst neer te zetten, zorgt de dynamiek van de ontwikkelingen in de havenactiviteiten voor telkens een nieuwe uitdaging voor het Vlaamse beleid. Het zal zeker nodig zijn om binnen 3 à 5 jaar deze visie te herbekijken en, zo nodig, bij te sturen in functie van de waargenomen resultaten van de reeds ondernomen acties en van nieuwe marktontwikkelingen.



## 1—Wat is het doel van de Langetermijnvisie?

De Langetermijnvisie is een strategische visie voor het Vlaamse zeehavenbeleid. In deze visie worden aanbevelingen geformuleerd over:

- de doelen van het zeehavenbeleid van de Vlaamse overheid;
- de beleidsstrategieën om deze doelen na te streven.

Het is belangrijk om op te merken dat een strategie nog geen concreet actieplan is. De Langetermijnvisie schrijft dus niet voor welke concrete acties de Vlaamse overheid moet ondernemen om de vooropgestelde doelen te bereiken. Ze legt daarentegen de aanpak vast waarmee de Vlaamse overheid die acties moet ontwerpen, beoordelen en uitvoeren. Het betreft de identificatie van relevante domeinen voor overheidstussenkomst, de doeleinden van de tussenkomst, de keuze van instrumenten (investeren, regulering, overleg...), de identificatie van de doelgroepen, de beschrijving van procedures en de definitie van beoordelingskaders.

Bondig verwoord: de Langetermijnvisie definieert de rol van de Vlaamse overheid in het zeehavenbeleid. Ze legt echter nog niet vast hoe die rol exact wordt ingevuld. De concrete invulling hangt namelijk mede af van toekomstige economische, politieke en sociale ontwikkelingen die niet precies kunnen voorspeld worden. Een concreet actieplan wordt bijgevolg vaak snel door de feiten ingehaald. Een strategie bezit een meer langdurige geldigheid.

Het voorwerp van de Langetermijnvisie is het zeehavenbeleid van de Vlaamse overheid. Uiteraard is de Vlaamse overheid niet de enige actor in het beleid ten aanzien van de Vlaamse zeehavens. De relatie van de Vlaamse overheid ten opzichte van de andere betrokken overheden (havenautoriteiten, lokale besturen, federale overheid, Europese overheid) vormt dan ook één van de thema's van de Langetermijnvisie.

## 2—Hoe zal de Langetermijnvisie in het Vlaamse beleid doorwerken?

De maatregelen die uit de Langetermijnvisie voortvloeien zijn van een procedurele en institutionele aard. Ze definiëren doelstellingen, doelgroepen, verantwoordelijkheden, instrumenten en toetsingskaders.

Deze maatregelen zijn bedoeld als krijtlijnen voor de ontwikkeling van concrete zeehavengerelateerde beleidsplannen in de verschillende regeringsperiodes en parlementaire werksjaren. In concreto zal de visie op twee wijzen doorwerken in het Vlaamse beleid.

- als input voor de beleidsbrieven, opgemaakt door de Vlaamse minister bevoegd voor havenaangelegenheden;
- als input voor beleidsplannen in de andere bevoegdheidsdomeinen van de Vlaamse regering die een significante impact op de zeehavens hebben (ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu, economie,...).



### 3 – Waarom een Langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid?

#### De Vlaamse havens zijn een sleutelsector van de Vlaamse economie

Dat zeehavenbeleid de ernstige aandacht van de Vlaamse overheid verdient, is evident. Het economisch belang van de Vlaamse zeehavens is aanzienlijk. In 2002 (het laatste jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn) stonden ze in voor een zevende deel van het bruto binnenlands product van Vlaanderen, en voor één op elf arbeidsplaatsen. Ongeveer de helft van dit economisch belang werd gecreëerd binnen de havengebieden zelf, bij overslag- en transportbedrijven, in de havenindustrie en in de publieke havendiensten. De andere helft ontstond bij de toeleveranciers aan de bedrijven in het zeehavengebied.

Deze cijfers onderschatten echter nog de economische betekenis van de havens, want ze laten de belangrijkste economische functie buiten beschouwing, namelijk de strategische transportfunctie ten behoeve van het achterland. Voor een kleine, open economie als Vlaanderen is de nabijheid van goede aan- en afvoerlijnen een concurrentiële troef, zowel voor de bestaande bedrijven als voor het aantrekken van nieuwe buitenlandse investeringen in industrie en logistieke dienstverlening.

#### Economisch belang van de Vlaamse zeehavens (2002)

		Direct belang*	Indirect belang**	Totaal belang	Totaal belang in verhouding tot de Vlaamse economie
<b>Toegevoegde waarde</b>	<b>(miljard euro)</b>	<b>11,0</b>	<b>11,3</b>	<b>22,4</b>	<b>14,9%</b>
<b>Werkgelegenheid</b>	<b>(aantal)</b>	<b>103.000</b>	<b>110.000</b>	<b>213.000</b>	<b>9,0%</b>

\* Bedrijven in de zeehavengebieden en enkele bedrijven die buiten de zeehavengebieden gevestigd zijn, maar havendiensten verzorgen (bijvoorbeeld lijnagenten).

\*\* Toeleveranciers aan de direct zeehavengebonden bedrijven.

Bron: Lagneaux (2004), Belgostat.

#### Economische en logistieke trends nopen tot een heroriëntering en verruiming van het zeehavenbeleid

De concentratie van logistieke activiteiten in een beperkt aantal grote, internationale bedrijven neemt toe, als gevolg van verschillende - onderling verwante – tendensen:

- verladers besteden logistieke activiteiten uit aan gespecialiseerde logistieke bedrijven (3PL en 4PL);
- logistieke bedrijven breiden zich uit over de verschillende schakels van de logistieke keten: zeetransport, landtransport, overslag, transportmanagement, distributie, opslag voorraadbeheer,... (verticale integratie);
- consolidatie van de logistieke sector door middel van overnames, fusies en allianties (horizontale integratie).

Het gevolg is dat de marktmacht van de logistieke bedrijven ten opzichte van de zeehavens toeneemt, wat nu reeds duidelijk merkbaar is in het geval van de grote rederijen. Door hun omvang en de keuzemogelijkheden binnen hun netwerken, kunnen deze bedrijven de havens tegenover elkaar uitspelen. De intensiteit van de concurrentie met buitenlandse havens wordt dus groter. Die concurrentie speelt zich niet enkel af op het niveau van het havenaanbod (kost en kwaliteit van maritieme toegang, overslagfaciliteiten, ruimte,...), maar op basis van de volledige logistieke

ketens waarin de haven geïntegreerd is (kost en kwaliteit van het hinterlandvervoer, nabijheid ten opzichte van regionale en Europese distributiecentra).

Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor het zeehavenbeleid van de Vlaamse overheid. Historisch ligt het zwaartepunt van het centrale zeehavenbeleid bij de voorziening (financiering, aanleg en exploitatie) van infrastructuur in en nabij het havenknooppunt (maritieme toegang, haveninterne infrastructuur, ontsluiting). Dat is niet enkel zo in Vlaanderen, maar ook in de buurlanden. In het licht van de hierboven geschetste logistieke en economische trends is de focus van het huidige zeehavenbeleid te eng. Het havenbeleid moet verbreed worden zowel inzake geografische scope (van knooppunt naar keten) als inzake aard van de tussenkomst (van een haveninfrastructuurbeleid naar ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, economisch vestigingsbeleid, concurrentiebeleid,...).

### *Politieke trends nopen tot een heroriëntering van het zeehavenbeleid*

Het grootste deel van de nieuwe wetgeving die in België en Vlaanderen uitgevaardigd wordt, bestaat uit de omzetting van Europese wetgeving. In het bijzonder worden vele beleidsdomeinen met een significante impact op de zeehavens door het Europese niveau gedomineerd. Voorbeelden zijn concurrentie en marktwerking (inbegrepen de marktwerking van havendiensten), staatssteun, transport, veiligheid, milieu en natuur. Dit heeft twee gevolgen voor het Vlaamse zeehavenbeleid.

Ten eerste zijn op deze domeinen de vrijheidsgraden voor onafhankelijke beleidsontwikkeling door de Vlaamse overheid beperkt. Dit is bijvoorbeeld reeds duidelijk merkbaar in de historisch belangrijke rol van het centrale havenbeleid in de infrastructuurvoorziening. De regels op de staatssteun bakenen de mogelijkheden voor de openbare financiering van haveninfrastructuur strikt af. Maar zelfs waar de centrale overheid de verantwoordelijkheid behoudt voor financiering en aanleg van infrastructuur, verliest ze een stuk vrijheid over de voorwaarden waaraan die infrastructuur mag gebouwd en aangeboden worden (bijvoorbeeld door richtlijnen over de tarifiering van externe kosten in het transport en door natuurregeling).

Een tweede gevolg is een verandering in de aard van beleidsvoering voor deze domeinen. Het belangrijkste instrument wordt communicatie om de eigen belangen en visies op het Europese niveau op de tafel te brengen en te verdedigen. Daar de Europese overheid (nog) geen deelstaten erkent, vraagt dit een goede samenwerking met de Belgische federale overheid.

### *Een afbrokkelend maatschappelijk draagvlak voor de zeehavens noopt tot een heroriëntering van het zeehavenbeleid*

Het groeiend welvaartsniveau in onze samenleving heeft geleid tot een stijgende aandacht voor niet-economische waarden, zoals leefmilieu, natuur en leefkwaliteit. Een beleid uitsluitend gericht op economische belangen sluit niet meer aan bij de maatschappelijke doelstellingen. Eén gevolg daarvan is dat het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse zeehavens, en voor transport en industrie in het algemeen, in de laatste decennia afgebrokkeld is, waardoor ook het thans gevoerde havenbeleid in de verdrukking dreigt te komen. Op praktisch vlak uit zich dit in het feit dat de besluitvorming rond en de realisatie van nieuwe havengerelateerde projecten (maritieme toegang, haveninfrastructuur, hinterlandontsluiting,...) steeds moeilijker worden en langer duren.

Een andere factor achter het afnemend maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse zeehavens is wellicht de relatieve achteruitgang van hun zichtbare economische impact. Een maatschappelijk belangrijke indicator is in dit verband de werkgelegenheid. Welnu, in tegenstelling tot het snel groeiende overslagvolume toont de havengebonden werkgelegenheid een stagnatie. Daarmee blijft de groei van de werkgelegenheid in de zeehavens tevens beduidend achter op het gemiddelde

voor de Vlaamse economie. Op zichzelf is de loskoppeling van werkgelegenheidsgroei en overslaggroei geen negatieve evolutie. Integendeel, ze duidt op productiviteitsstijging, die uiteindelijk de basis voor welvaartstoename vormt. Maar de loskoppeling leidt wel tot een indruk bij burgers en politici dat de lasten (overslagvolume en de daarmee gepaard gaande kosten in termen van congestie, ruimtebeslag,...) de lusten (werkgelegenheid) van de havenontwikkeling overtreffen.

De implicatie voor het Vlaamse zeehavenbeleid is tweevoudig. Ten eerste de noodzaak voor een duidelijkere oriëntatie op de maatschappelijke doelstellingen, zowel economische als niet-economische. Zeehavens hebben bijvoorbeeld naast negatieve ook positieve milieueffecten. De bundeling van goederenstromen in de zeehavens creëert kansen voor een efficiënter vervoer met hogere beladingsgraad en milieuvriendelijker modi. De locatie van havenindustrie nabij de maritieme aan- en afvoer vermindert de transportafstanden, enz. Deze opportuniteiten voor maatschappelijke baten moeten maximaal benut worden.

Ten tweede de noodzaak voor goede communicatie over de zeehavens en het zeehavenbeleid. Het zwakke maatschappelijke draagvlak voor zeehavens is immers ten dele op verkeerde indrukken gebaseerd, die via communicatie moeten rechtgezet worden.

## *Besluit*

Het doel van de Langetermijnvisie is om een havenbeleid te ontwikkelen dat geïntegreerd is met de overige Vlaamse beleidsdomeinen, dat een zo groot mogelijk effectiviteit bezit binnen de klijtlijnen van de Europese regelgeving, dat inspeelt op de economische en logistieke evoluties, en dat kan rekenen op een maatschappelijk en politiek draagvlak.





## 4 Doelstellingen van het Vlaamse zeehavenbeleid

De doelstellingen van het Vlaamse zeehavenbeleid volgen uit de missie van de Langetermijnvisie:

**“maximaliseren  
van de maatschappelijke meerwaarden  
van de Vlaamse zeehavens”.**

Om deze doelstellingen uit te werken, moeten twee vragen beantwoord worden:

- Wat zijn de maatschappelijke waarden of, met andere woorden, de maatschappelijk doelstellingen?
- Hoe kunnen de Vlaamse zeehavens tot die maatschappelijke waarden bijdragen? Hieruit volgen de doelstellingen van het zeehavenbeleid.

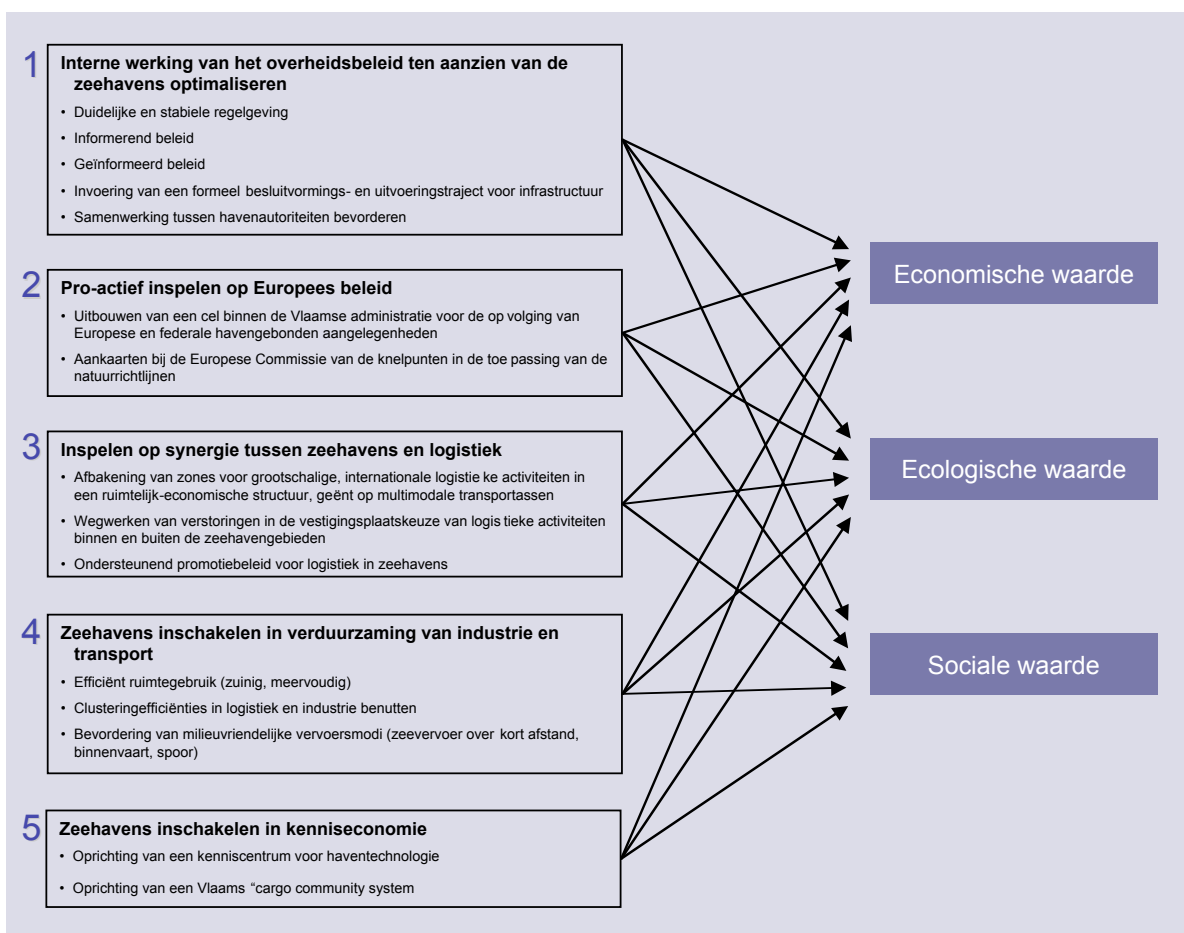
De antwoorden worden voorgesteld in de onderstaande figuur. De maatschappelijke waarden kunnen, naar analogie van het model van duurzame ontwikkeling, in drie dimensies opgedeeld worden: economische waarden, sociale waarden en ecologische waarden. Aan de buitenzijde van de driehoek bevinden zich de specifieke doelstellingen voor het zeehavenbeleid die met elke dimensie overeenstemmen.



## 5 Ankerthema's voor het Vlaamse zeehavenbeleid

De volgende figuur toont vijf groepen van beleidsstrategieën ("ankerthema's") voor de Vlaamse overheid om de doelstellingen van het zeehavenbeleid na te streven.

De strategieën zijn gericht op de bijdragen van de zeehavens tot de economische en ecologische waarden. Het is niet mogelijk om een individuele strategie aan een bepaalde doelstelling te koppelen. Bij de ontwikkeling van beleidsstrategieën is juist gezocht naar maatregelen met een bijdrage tot meervoudige doelstellingen. Bijvoorbeeld, de inschakeling van zeehavens in de verduurzaming van industrie en transport (strategie 4) heeft een positieve impact op het milieu, en creëert tevens nieuwe ontwikkelingsopportuniteiten voor de zeehavens.



In de volgende paragrafen worden de ankerthema's nader toegelicht. Tussen haakjes worden telkens de nummers van de overeenstemmende acties vermeld. Voor een omschrijving van de acties wordt de lezer naar het hoofddocument van de Langetermijnvisie verwezen.

## 5.1 “Goede ankergrond is de beste grond”:

### Interne werking van het overheidsbeleid ten aanzien van de zeehavens optimaliseren

De kwaliteit van de werking van de publieke sector wordt doorgaans beschouwd als één van de belangrijke bepalende factoren voor het internationale concurrentievermogen en het welvaartsniveau van een land. Bovendien zal deze factor voor Vlaanderen in de toekomst wellicht nog belangrijker worden. De traditionele competitieve voordelen van de centrale ligging en het infrastructureel aanbod zullen immers afnemen, onder meer ten gevolge van de economische ontwikkeling van Oost-Europa. Het regelgevend kader wordt in stijgende mate op Europees niveau vastgelegd zodat er voor de Lidstaten minder mogelijkheden zijn om zich te differentiëren. De interne werking van de overheid - de efficiëntie waarmee middelen ingezet en regels uitgevoerd worden - wordt hierdoor een belangrijke hefboom om zich als land of regio te onderscheiden.

De volgende beleidsstrategieën worden voorgesteld.

- Duidelijke en stabiele regelgeving: streven naar een verduidelijking van de regelgeving en een vermindering van de administratieve lasten in de uitvoering van het beleid (acties 1-4).
- Informerend beleid: communicatie over het zeehavenbeleid en het maatschappelijk belang van de zeehavens aan betrokkenen, burgers en politieke vertegenwoordigers (acties 5-6).
- Geïnformeerd beleid: verzameling van gegevens en wetenschappelijk onderzoek ten behoeve van rationele besluitvorming (acties 7-8).
- De invoering van een formeel besluitvormings- en uitvoeringstraject voor infrastructuur gaande van initieel voorstel, verkenning, ontwikkeling en beoordeling van alternatieven tot definitieve keuze en opname in het meerjarenplan, en de ontwikkeling van een gestandaardiseerd beoordelingskader voor de evaluatie van infrastructuurprojecten (acties 9-10).
- Samenwerking tussen de havenautoriteiten bevorderen (acties 11-12).

## 5.2 “Europa mee aan boord”

### Pro-actief inspelen op Europees beleid

Het beleidskader waarin de zeehavens opereren wordt in belangrijke mate bepaald door beleid dat op het niveau van de Europese Unie ontwikkeld wordt. Er is nood aan een sterkere betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij het Europese beleid.

Een eerste reden is om Europese regelgeving tijdig en duidelijk in nationale en regionale regelgeving om te zetten. Dit is belangrijk voor het creëren van rechtszekerheid voor zeehavengebonden bedrijven.

Een tweede reden is om invloed te kunnen uitoefenen op het Europese beleid. Europees beleid komt tot stand na uitgebreide consultatie van de lidstaten. Er zijn dus mogelijkheden tot sturing. Voorwaarde is dat de Vlaamse overheid zich van in een vroeg stadium in het besluitvormingstraject engageert door het leggen van contacten, het opvolgen van relevante dossiers en het formuleren van standpunten. Hierdoor kan betracht worden om de specifieke Vlaamse belangen beter aan bod te laten komen.

De Vlaamse overheid zou in het bijzonder de volgende punten onder de aandacht van de Europese beleidsmakers moeten brengen.

#### • De erkenning van regionale eigenheden in het Europese beleid

De Rijn-Scheldedelta beschikt over een unieke ligging, waardoor het de natuurlijke toegangspoort tot het Noordwest-Europese kerngebied vormt. Deze regio, waartoe ook Vlaanderen behoort, is daarom de meest geschikte locatie voor de uitvoering van internationale

logistieke activiteiten ten behoeve van de bevolkings- en industriële concentratie in Noordwest-Europa. De specialisatie van deze regio moet in het Europese beleid erkend worden, onder meer door een aangepast transport- en milieubeleid. Op dit moment komt Europees beleid vaak neer op de formulering van dezelfde doelstellingen en middelen voor alle lidstaten en regio's. In een waarlijk geïntegreerd Europees beleid worden doelstellingen en middelen voor de Europese Unie als geheel geformuleerd, waarbij er ruimte is voor differentiatie tussen regio's in functie van hun specialisatie.

- **Eis van duidelijke regelgeving**

Richtlijnen bevatten vaak te vage bepalingen waarvan de draagwijdte onduidelijk is. Dit leidt tot verschillen in de omzettingen door de Lidstaten in nationale regelgeving, tot vertragingen bij de omzetting en tot rechtsonzekerheid. De ervaring met de natuurrichtlijnen toont dit goed aan.

- **Evenwicht tussen de doelstelling van het beleid en de economische effecten**

Ingrijpende beleidsmaatregelen moeten aan een economische effectenrapportage onderworpen worden, zodat er kan gewaakt worden over een evenwicht tussen de nagestreefde doelstellingen en de eventuele nadelige economische gevolgen.

Zowel de uitvoering als de sturing van het Europese beleid wordt bemoeilijkt door de federale structuur van België. De federale overheid vormt het aanspreekpunt voor de Europese Commissie, ook voor aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Gewesten vallen. Het tussenliggende federale niveau bemoeilijkt en vertraagt de communicatie- en uitvoeringstrajecten. Bovendien wordt de federale overheid betrokken in materies waarover ze niet meer bevoegd is en bijgevolg niet altijd meer over de nodige expertise en belangstelling beschikt. Het is hoogst onzeker of de Europese Commissie volwaardige en rechtstreekse bestuurlijke relaties met de regio's zal aangaan. Daarom moeten ook met de relevante federale instellingen betere contacten en afstemming gezocht worden.

De volgende acties worden voorgesteld.

- Uitbouwen van een cel binnen de Vlaamse administratie voor de opvolging van Europese en federale havengebonden aangelegenheden. Deze cel moet tevens instaan voor de levering van input vanuit het Vlaamse niveau aan de federale en Europese beleidsprocessen (actie 13).
- Aankaarten bij de Europese Commissie van de knelpunten in de toepassing van de natuurrichtlijnen, en van voorstellen tot oplossing van die knelpunten (waaronder de mogelijkheid van "preventieve" en grensoverschrijdende compensaties) (actie 14).

### **5.3 "Wie aan boord is, moet meevaren": Inspelen op synergie tussen zeehavens en logistiek**

Het is evident dat een beleid dat de aantrekkelijkheid van Vlaanderen als vestigingsplaats voor logistieke activiteiten vergroot, tegelijkertijd bijdraagt tot het trafiekpotentieel van de Vlaamse zeehavens. Omgekeerd spelen de Vlaamse zeehavens een belangrijke rol in het aantrekken van logistieke activiteiten naar Vlaanderen. Het doel is om het Vlaamse beleid in de relevante beleidsdomeinen (zeehavens, economie, mobiliteit en ruimtelijke ordening) op elkaar af te stemmen om deze wederzijds versterkende effecten tussen zeehavens en logistiek te ondersteunen.

Dit moet echter met grote omzichtigheid gebeuren. Het Vlaams logistiek beleid mag de Vlaamse zeehavens immers niet op kunstmatige wijze bevoordelen door de keuze van invoerhaven door de logistieke bedrijven in Vlaanderen te beperken. Dit zou de concurrentiekracht van de logistieke sector in Vlaanderen verzwakken en de beleidsdoelstellingen uiteindelijk ondermijnen. De aandacht moet dus gaan naar positieve maatregelen om de Vlaamse logistieke sector te richten op de Vlaamse zeehavens.

Basisvoorwaarde voor de benutting van synergieën tussen zeehavens en logistiek is het bestaan van goede intermodale verbindingen en goede informatieverbindingen tussen de havens en logistieke concentraties. Elders in deze tekst vermelde acties (9, 10, 29, 30) zijn gericht op het invullen van die basisvoorwaarde. Bijkomende beleidsstrategieën omvatten:

- afbakening van zones voor grootschalige, internationale logistieke activiteiten in een ruimtelijk-economische structuur, geënt op multimodale transportassen, en voorziening van de multimodale infrastructuur die daarmee overeenstemt (acties 15- 16);
- wegwerken van verstoringen in de vestigingsplaatskeuze van logistieke bedrijven, zodat ze de meest efficiënte locatie (binnen of buiten het zeehavengebied) kunnen kiezen (actie 17);
- ondersteunend promotiebeleid gericht op logistiek in zeehavens (actie 18).

#### **5.4 “Duurzaamheid en groei zitten in hetzelfde schuitje”: Zeehavens inschakelen in verduurzaming van industrie en transport**

Zeehavenactiviteiten gaan onvermijdbaar gepaard met negatieve effecten voor milieu en natuur. Havengebieden, in tegenstelling tot andere industriegebieden, liggen langs estuaria, kusten en brede waterlopen, hetgeen de gebieden bijzonder maakt wat betreft de natuurwaarden. Een toename van het overslagvolume aan goederen in havens leidt tot een toename van het vrachttransport naar het hinterland. Dit leidt tot een behoefte aan bijkomende transport-infrastructuur, zoals het realiseren van multimodale transportverbindingen naar logistieke polen in het hinterland. Deze bijkomende infrastructuur veroorzaakt areaalinname en versnippering van de open ruimte (bijvoorbeeld poldergebieden) en van natuurgebieden (met onder meer barrièrewerking voor migrerende dieren tot gevolg). De ermee gepaard gaande verkeersstromen brengen bijkomende hinder met zich mee.

Hierbij is echter een belangrijke opmerking aan de orde. De groei van het overslagvolume kan grotendeels niet aan de havens toegeschreven worden. Ze is veeleer het resultaat van de groei van de economie en handel op Europese en mondiale schaal. De ontwikkeling van de havens bepaalt vooral de locatie van de goederenstromen, en niet hun totale omvang op Europees niveau (m.a.w. als de goederen niet via de Vlaamse havens transiteren, zullen ze langs andere Europese havens doorgevoerd worden, en bovendien in vele gevallen nog steeds over Vlaams grondgebied vervoerd worden).

Het spreekt vanzelf dat de milieuregelgeving die op regionaal, nationaal of Europees vlak uitgevaardigd is, strikt moet gehandhaafd worden om de negatieve effecten van zeehavenactiviteiten te beheersen. Dit moet wel gebeuren met de hoogste mogelijke efficiëntie in de uitvoering (zie acties 1-4)

Maar daarenboven hebben zeehavens ook positieve milieueffecten. Concentratie in de havengebieden toe om de onvermijdbare milieueffecten van transport en industrie te verminderen. De bundeling van goederenstromen in de havens biedt uitstekende kansen voor gebruik van grootschalige, milieuvriendelijke transportmodi als spoor en binnenvaart en voor een optimalisatie van de verkeersstromen (vermijden van leegvracht). De concentratie van zware industrie in de havengebieden verkort de transportafstanden in de aanvoer van grondstoffen en creëert opportuniteiten voor energie- en afvalrecuperatie. Paradoxaal blijken delen van het havengebied geliefkoosde verblijfplaatsen voor sommige dieren en planten omdat er in vergelijking met landbouwgebieden of woonkernen relatief weinig verstoring is. Dit biedt mogelijkheden voor natuurontwikkeling, weliswaar met een speciaal statuut van verweefde natuur dat moet garanderen dat de primaire economische functie van de haven gevrijwaard blijft.



Om de positieve bijdrage van de zeehavens tot een meer duurzame productie en transport te bevorderen, worden de volgende beleidsstrategieën voorgesteld:

- bevordering van efficiënt ruimtegebruik door zeehavengerelateerde activiteiten, d.w.z. zuinig ruimtegebruik, meervoudig ruimtegebruik en hergebruik van ruimte (acties 19-23);
- benutten van clusteringefficiënties in industrie en logistiek (acties 24-25);
- bevordering van milieuvriendelijke vervoersmodi (zeevervoer over kort afstand, binnenvaart, spoor) (acties 26-28).

### **5.5 “Die het anker licht moet weten waar hij henen vaart”: Zeehavens inschakelen in kenniseconomie**

Op lange termijn zijn technologische vooruitgang en innovatie de belangrijkste determinanten van het concurrentievermogen en het welvaartsniveau van Vlaanderen. De ontwikkeling van meer efficiënte en meer milieuvriendelijke productietechnologieën draagt bovendien in aanzienlijke mate bij tot een verbetering van het leefmilieu. Niet alleen technische, maar ook organisatorische innovatie speelt een rol.

Een Vlaams innovatiebeleid in (havengerelateerd) transport en logistiek kan drie doelstellingen hebben.

- Een eerste doelstelling is logistieke en transportbedrijven in Vlaanderen stimuleren om nieuwe technologieën te gaan gebruiken. Indien Vlaamse bedrijven op dit vlak achterlopen, zal hun competitiviteit en hun vermogen om toegevoegde waarde en werkgelegenheid te creëren verzwakken.
- Een tweede doelstelling is om Vlaamse bedrijven te stimuleren zelf innovaties te ontwikkelen.
- Tenslotte moet het innovatiebeleid zich ook richten op de overheid zelf. Net als de private sector moet de overheid de technologische vooruitgang volgen. Dit impliceert onder meer een infrastructuurbeleid dat anticipeert op technische veranderingen in de vervoersmiddelen, en de inschakeling van overheidsdiensten in elektronische communicatie- en informatiesystemen.

Het generieke innovatie- en wetenschapsbeleid van de Vlaamse overheid komt vanzelfsprekend ook ten goede van de Vlaamse zeehavens. In de Langetermijnvisie komen enkel de specifieke raakvlakken met zeehavengebonden activiteiten en het zeehavenbeleid aan bod. Twee opportuniteiten tekenen zich alvast af:

- oprichting van een kenniscentrum voor haventechnologie (actie 29);
- oprichting van een Vlaams “cargo community system” (actie 30).

**Samenstelling**

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur  
Vlaamse Nautische Autoriteit

**Verantwoordelijke uitgever**

ir. Fernand Desmyter  
secretaris-generaal  
Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel

**Coördinatie**

ir. Herbert Smitz  
Opdrachthouder Vlaamse Nautische Autoriteit

**Redactie**

Resource Analysis (Antwerpen)

**Druk**

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

**Depotnummer** D/2005/3241/093

